Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1037

18.10.77

Sachgebiet 9240

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

A. Zielsetzung

Durch die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers von der Zuverlässigkeit, der Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung abhängig zu machen.

Die Vorschriften der Richtlinie über die fachliche Eignung sind durch Gesetz in das innerstaatliche Recht zu übernehmen; die Regelung von Einzelheiten sind einer Rechtsverordnung zu überlassen. Die Vorschriften der Richtlinie über die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit müssen nicht in innerstaatliches Recht übernommen werden, da sie schon jetzt geltendes Recht sind.

B. Lösung

Durch das Gesetz wird die fachliche Eignung als Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung für den Omnibusverkehr eingeführt.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch das Gesetz nicht mit Kosten belastet. Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56,
5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 921 00 — Pe 14/77

Bonn, den 18. Oktober 1977

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 450. Sitzung am 14. Oktober 1977 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 91 des Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Nr. 2 wird aufgehoben.

2. § 5 wird aufgehoben.

3. § 9 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Bei einem Austausch von Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung ohne nochmaliges Anhörverfahren zu erteilen."

4. § 13 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

   "(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

   1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind,
   2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person dartun,

      und

   3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist. Die fachliche Eignung wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenbahn-, Obus- oder des Kraftomnibusverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen. Das Nähere regelt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung nach § 58 Abs. 1 Nr. 6.

   Nummer 3 gilt nicht im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen."

5. § 17 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 4 wird aufgehoben.

   b) In Absatz 7 werden nach dem Wort „Gültigkeit" die Worte „anders als durch Zeitablauf" eingefügt.

6. § 25 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Worten „§ 13 Abs. 1" die Worte „Nr. 1 und 2" eingefügt.

   b) Absatz 4 Satz 2 wird aufgehoben.

7. In § 39 Abs. 6 Satz 1 werden die Worte „Nr. 4" durch die Worte „Nr. 3" ersetzt.

8. § 48 Abs. 4 Satz 2 wird aufgehoben.

9. § 58 Abs. 1 wird folgende Nummer 6 angefügt:

   „6. durch die der Nachweis der fachlichen Eignung im Sinne des § 13 Abs. 1 Nr. 3 geregelt wird; darin können insbesondere Vorschriften enthalten sein über die Voraussetzungen, unter denen eine Tätigkeit angemessen ist, über den Prüfungsstoff, den Prüfungsausschuß und das Prüfungsverfahren; außerdem kann bestimmt werden, in welchen Fällen Unternehmer, Inhaber von Abschlußzeugnissen für staatlich anerkannte Ausbildungsberufe und Absolventen von Hoch- und Fachschulen vom Nachweis der angemessenen Tätigkeit und der Ablegung einer Prüfung befreit werden."

10. § 60 wird aufgehoben.

11. § 61 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

    a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

       „1. Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung oder einstweilige Erlaubnis befördert oder den Auflagen der Genehmigung oder einstweiligen Erlaubnis oder Auflagen in einer Entscheidung nach § 45 a Abs. 4 Satz 2 zuwiderhandelt;".

    b) Nummer 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

       „c) die Einhaltung der Beförderungspflicht (§ 22) oder der Beförderungsentgelte (§ 39 Abs. 3, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 3, § 51),".

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Personenbeförderungsgesetz neu bekanntzumachen und Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 4 und 6 tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden vierten Kalendermonats in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

1. Der Rat der Europäischen Gemeinschaften (EG) hat am 12. November 1974 die Richtlinien 74/562/EWG über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zusammen mit einer gleichen Richtlinie für den Güterkraftverkehr erlassen (ABl. EG Nr. L 308 vom 19. November 1974 S. 23).

   Nach diesen Richtlinien müssen Bewerber um eine Genehmigung

   — zuverlässig,

   — finanziell leistungsfähig und

   — fachlich geeignet

   sein.

   Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit sind nach § 13 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) schon jetzt Voraussetzungen für die Genehmigungserteilung. Insoweit sind in der Bundesrepublik Deutschland keine besonderen nationalen Durchführungsmaßnahmen zu der EG-Richtlinie erforderlich.

   Neu für den Bereich des Personenverkehrs ist hingegen die Voraussetzung der fachlichen Eignung. Da die Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist und anders als die EG-Verordnung für den einzelnen nicht unmittelbar Rechte und Pflichten begründet, bedarf die Voraussetzung der fachlichen Eignung einer Transformierung in das nationale Recht durch Ergänzung des PBefG.

   Nach der EG-Richtlinie ist die Voraussetzung der fachlichen Eignung erfüllt, wenn Kenntnisse aus den einschlägigen Sachgebieten vorhanden sind. Zu diesen Sachgebieten gehören

   — Zivil-, Handels-, Sozial- und Steuerrecht,

   — kaufmännische und finanzielle Betriebsführung,

   — Organisation und Durchführung von Personenverkehrsdiensten,

   — Straßenverkehrssicherheit,

   — technischer Betrieb.

   Für Unternehmen, die im internationalen Verkehr tätig sein wollen, kommen hinzu

   — Grenzübertrittsformalitäten,

   — internationales Personenbeförderungsrecht und

   — grundlegende Verkehrsregelungen in den anderen EWG-Mitgliedstaaten.

   Die erforderlichen Kenntnisse können nach der Richtlinie durch

   — Besuch von Lehrgängen mit anschließender Prüfung,

   — praktische Betriebserfahrung oder

   — eine Kombination dieser beiden Systeme

   erworben werden. Der Nachweis ist durch eine Bescheinigung der zuständigen Stelle zu erbringen.

   Die Voraussetzung der fachlichen Eignung muß nach der Richtlinie lediglich für den Zugang zum Beruf des Kraftomnibusunternehmers erfüllt sein. Bei der Verabschiedung der Richtlinie im Rat hat sich die Bundesrepublik Deutschland vorbehalten, die Voraussetzung der fachlichen Eignung auch für den Bereich des Taxen- und Mietwagenverkehrs einzuführen. Die Frage der Einführung des Sachkundennachweises für Taxen- und Mietwagenunternehmer war Gegenstand eingehender Beratungen zwischen Bund und Ländern. Bei der Länderverkehrsministerkonferenz am 3./4. November 1976 kamen die Verkehrsminister und -senatoren der Länder mehrheitlich zu der Auffassung, daß eine Sachkundeprüfung für Taxi- und Mietwagenunternehmer nicht erforderlich sei und daher auf die Einführung einer solchen Prüfung verzichtet werden sollte. Der Gesetzentwurf trägt dem Beschluß der Länderverkehrsministerkonferenz Rechnung und sieht den Sachkundenachweis nur für den Omnibusunternehmer, hingegen nicht für Taxen- und Mietwagenunternehmer vor.

   Subjektive Zulassungsvoraussetzungen sind nur zum Schutze eines wichtigen Gemeinschaftgutes zulässig, sofern der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Der Gesetzentwurf wird diesen Erfordernissen gerecht. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung ist zur Ordnung des Verkehrsmarkts und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig; sie dient zugleich auch der Verbesserung des Vertrauensschutzes des Kunden.

   Bezüglich der Durchführung der Sachkundeprüfung kann auf die langjährigen Erfahrungen im gewerblichen Güterkraftverkehr zurückgegriffen werden. Die Ablegung der Prüfung vor einem Prüfungsausschuß der Industrie- und Handelskammer hat sich bewährt. Eine entsprechende Regelung wird deshalb auch für den Straßenpersonenverkehr eingeführt.

2. Nach § 60 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung ein Straftatbestand. Der Ge-

setzentwurf sieht vor, diesen Straftatbestand durch einen Ordnungswidrigkeitentatbestand zu ersetzen. Bei dieser Gelegenheit soll ferner — entsprechend einem Bedürfnis der Praxis — auch der Verstoß gegen die Beförderungspflicht in den Ordnungswidrigkeitenkatalog des § 61 PBefG aufgenommen werden.

3. Mit dem Gesetzentwurf sollen schließlich vor allem einige inzwischen gegenstandslos gewordene Vorschriften aufgehoben werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1 Nr. 1 und 2

Der Landkraftpostverkehr der Deutschen Bundespost ist am 2. Juni 1973 eingestellt worden. Es ist nicht beabsichtigt, diese Personenbeförderungsart wieder aufzunehmen. § 1 Abs. 2 Nr. 2 und § 5 PBefG können daher aufgehoben werden.

Artikel 1 Nr. 3

Nach § 9 Abs. 2 Satz 2 PBefG soll bei einem Austausch von Kraftfahrzeugen gleichen oder annähernd gleichen Fassungsvermögens die Genehmigung ohne nochmaliges Anhörverfahren erteilt werden. Die Erfahrungen der Praxis haben gezeigt, daß der Fahrzeuggröße keine entscheidende Bedeutung zukommt und ein wegen eines Fahrzeugtausches durchgeführtes Anhörverfahren keine wesentlichen Erkenntnisse bringt. Von der Durchführung eines Anhörverfahrens in diesen Fällen kann daher abgesehen werden; die Neufassung des § 9 Abs. 2 Satz 2 PBefG trägt diesem Umstand Rechnung.

Artikel 1 Nr. 4

Die Vorschriften über die fachliche Eignung in der Neufassung des § 13 Abs. 1 dienen der Durchführung der Richtlinie 74/562/EWG über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers (vgl. hierzu die Ausführungen unter A 1). Die Voraussetzungen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes sind unverändert aus dem bisherigen Recht übernommen; dies gilt auch bezüglich der Voraussetzung der Zuverlässigkeit, allerdings mit der Einschränkung, daß die Genehmigung künftig auch abzulehnen ist, wenn Bedenken gegen die Zuverlässigkeit der für die Führung der Geschäfte bestellten Person bestehen.

Artikel 1 Nr. 5 und Nummer 6 Buchstabe b

Nach den Erfahrungen der Praxis besteht kein wesentliches Bedürfnis für die amtliche Bekanntmachung der Erteilung, Änderung und Rücknahme von Genehmigungen für den Straßenbahn-, Obus- und Kraftfahrzeuglinienverkehr. Auf die amtliche Bekanntmachung gemäß § 17 Abs. 4 und § 25 Abs. 4 Satz 2 PBefG soll daher künftig verzichtet werden, zumal sie beträchtliche Kosten verursacht. Die Pflicht zur ortsüblichen Bekanntmachung der Beförderungsentgelte, besonderen Beförderungsbedingungen und Fahrpläne nach § 39 Abs. 7, § 40 Abs. 4 PBefG bleibt unberührt.

Nach § 17 Abs. 7 PBefG sind ungültige Genehmigungsurkunden und einstweilige Erlaubnisse einzuziehen oder, falls dies nicht möglich ist, für kraftlos zu erklären. Erfahrungsgemäß ist hiermit ein erheblicher Zeit- und Kostenaufwand verbunden. Auf Einziehung und Kraftloserklärung kann verzichtet werden, wenn die Genehmigung oder einstweilige Erlaubnis durch Zeitablauf ungültig geworden ist; die Ungültigkeit ist in diesen Fällen aus der Urkunde ohne weiteres zu ersehen. Die Neufassung trägt dem Rechnung, beläßt es aber bei der Pflicht zur Einziehung und Kraftloserklärung für den Fall der Rücknahme der Genehmigung oder einstweiligen Erlaubnis.

Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Die Änderung ist eine redaktionelle Folge der Einfügung der neuen Nummer 3 in § 13 Abs. 1 PBefG.

Artikel 1 Nr. 7

Die Vorschrift enthält lediglich eine Richtigstellung: Bei der Änderung des § 58 PBefG durch Artikel 1 Nr. 9 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 8 Mai 1969 war durch Redaktionsversehen die Folgeänderung in § 39 Abs. 6 PBefG unterblieben.

Artikel 1 Nr. 8

§ 48 Abs. 4 Satz 2 kann aufgehoben werden, da die in der Vorschrift genannten Ausnahmegenehmigungen nicht mehr erteilt werden.

Artikel 1 Nr. 9

Artikel 1 Nr. 9 enthält eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen zur Regelung bestimmter Einzelfragen im Bereich der fachlichen Eignung.

Artikel 1 Nr. 10 und 11

Die Verletzung behördlicher Genehmigungspflichten wird in der Regel dem Verwaltungsunrecht zugeordnet. In Übereinstimmung hiermit, insbesondere mit der Regelung des § 99 Abs. 1 Nr. 1 GüKG, wird der Straftatbestand des § 60 PBefG durch einen Ordnungswidrigkeitentatbestand ersetzt. § 60 PBefG wird daher aufgehoben und der Verstoß gegen die Genehmigungspflicht als Ordnungswidrigkeit in § 61 Abs. 1 Nr. 1 PBefG aufgenommen.

Die obersten Landesverkehrsbehörden haben darauf hingewiesen, daß sich die fehlende Möglichkeit, Verstöße gegen die Beförderungspflicht zu ahnden, nachteilig auswirkt. Verstöße gegen die Beförderungspflicht spielen sowohl im Linienverkehr als

auch im Taxenverkehr eine erhebliche Rolle. Sie sind geeignet, die Ordnung in den genannten Verkehrsbereichen empfindlich zu stören, zumal die Beförderungspflicht mit der Tarifpflicht zu den grundlegenden öffentlich-rechtlichen Pflichten des Personenbeförderungsrechts gehört. Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b sieht daher eine entsprechende Ergänzung des § 61 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe c PBefG vor. Damit wird die seit dem Außerkrafttreten der §§ 29, 47 BOKraft in der Fassung vom 7. Juli 1960 bestehende Lücke geschlossen.

Artikel 2

Es erscheint zweckmäßig, die seit Inkrafttreten des Personenbeförderungsgesetzes verschiedentlich eingefügten Gesetzesänderungen durch eine Neubekanntmachung und Bereinigung des Wortlautes zu berücksichtigen.

Artikel 3

Der Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 4

Die Voraussetzung der fachlichen Eignung kann erst wirksam werden, wenn die Rechtsverordnung nach § 58 Abs. 1 Nr. 6 PBefG in Kraft getreten ist. Das Gesetz sieht daher vor, daß die Neufassung der §§ 13 und 25 PBefG erst nach Ablauf einer angemessenen Übergangszeit in Kraft tritt. Hingegen können die übrigen Vorschriften des Gesetzes schon am Tage nach der Verkündung in Kraft treten.

